

様式1〔申し合わせ事項〕 【委員会、全協：共通様式】

令和4年 5月 19日

東員町議会

議長 三宅 耕三 様

東員町議会

議員 南部 豊 ㊞

研 修 報 告 書

研修期間	令和4年 5月 10日(火) ～ 5月 11日(水)【2日間】
研修(視察)先	茨城県 日立市
目的(テーマ等)	鉄道に代わる公共交通システムについて
資料添付の有無	有 ・ 無

※ 研修概要、内容、所感などは、次ページに記入すること。

## 様式1〔申し合わせ事項〕：【委員会、全協：共通様式】

〔氏名： 南部 豊 〕

### 研修概要、内容、所感

初日 議会事務局長の大谷氏、片野課長の説明で研修会がスタート。

#### 日立市概要

人口 169,474 人 (77,428 世帯) 【R4.4.1 常住人口】  
高齢化率 33.4% 【R3.10.1 茨城県常住人口調査】  
面積 225.71 km<sup>2</sup> 【R3.10.1 県市区町村別面積調】  
産業就業比率 (第1次) 1.46% (第2次) 37.31% (第3次) 61.23%  
鉄道駅乗車人数 (大甕駅) 9,600 人 (常陸多賀駅) 6,653 人  
(日立駅) 10,789 人 (小木津駅) 2,504 人 (十王駅) 2,957 人

#### 日立電鉄線の歩み 日立 BRT の前身

昭和 2 年 常北電気鉄道(株) 設立  
昭和 3 年 大甕駅～久慈浜駅 (2.1 km) 運行開始  
昭和 4 年 久慈浜駅～常北太田駅 (9.4 km) 運行開始  
昭和 16 年 (株) 日立製作所の傘下に入る  
昭和 19 年 日立電鉄(株) に社名変更

平成 17 年 廃線 \*乗車人員の減少、施設の老朽化  
平成 20 年 8 月 日立電鉄(株) から寄付等により鉄道跡地を取得  
\*全長 18.1 kmのうち日立市内の 13.1 km  
平成 21 年 3 月 日立電鉄線跡地活用整備基本構想を策定  
・学識経験者、企業、交通事業者、地域住民等による委員会  
・地域住民、企業、関係団体へのヒヤリング  
・パブリックコメント (247 件)  
平成 23 年 1 月 新交通導入計画を策定  
平成 23 年 3 月 東日本大震災

#### BRT 導入の目的と背景 BRT のメリット

専用の走行空間 → 定時性・速達性の確保  
→ 柔軟な運行ルート設定  
軌道が不要 → 安価な整備・維持管理費  
(一般道を走行可能)

以後詳細については別紙参照

## 質疑

質疑に関しても事前質問等により、回答書にての説明があり、BRT 導入に際し、私が特に気になった事を明記します。

Q. 電鉄線が廃止となった主な原因は。

A 利用者の減少、施設の老朽化。

Q 採算の見込み、また住民サービスの観点からのスタートなのか。

A 試算により採算の見込み有。また、旧久慈浜駅付近の住民からは、鉄道に代わる移動手段の確保の要望があり、住民サービス確保の観点もある。

Q BRT 導入にあたり苦労した点及びデメリットはどうか。

A JR の跨線橋工事

Q 平成 25 年運行までの間、地域住民から意見、要望はどうでしたか。

A 住民からは、鉄道廃止による不便の早期解消、代替交通の要望があった。

常陸太田市は市道の整備を検討しており、施設整備の考え方ご異なっていた。気になる点は、ありましたが丁寧な説明で日立市さんのまじめさに感銘を受けました。

2 日目は、実際に BRT に乗車し実走体験をしました。走行レーンの広さの実感はありましたが、一般道路の交差点の通勤通学時間帯に、どれくらいの渋滞状況になるのか、ならないのかが、私にとっては予想ができませんでした。

いずれにしても、日立市職員の方たちの親切な対応に感謝申し上げます。

今回の視察研修が、わが町東員町にどの様なかたちで活かせるのか、今後の大きな課題として、公共交通の在り方を研究し、勉強して行く一歩になればと思います。

我が町の北勢線は二市一町、市町民の皆さんの補助金が投入されています。

いつまで続けることができるのか？

近い将来、結論を出さなければならない事業であることに変わりはありません。